ZACHODNIA AGENCJA PRASOWA

ZACHODNIA AGENCJA PRASOWA

DZIENNIKARSKA SPÓŁDZIELNIA PRACY

Poznań, ul. Chełmońskiego 1 Warszawa, ul. Rozbrat 44 a. Tel. 83 027

Nr 72/Mp.

SPRAWY POLSKIEGO WYBRZEŻA I JEGO PORTÓW

W serwisie tym podajemy szereg spraw, związanych z polskim wybrzeżem i jego portami w następującym ujęciu i kolejności:

1. Praca portów w roku ubiegłym;
2. Polski przemysł stoczniowy;
3. Organizacja żeglugi przybrzeżnej;
4. Plany rybołówstwa;
5. Inicjatywa prywatna na wybrzeżu.

Praca portów w roku ubiegłym

Obrotem 10,3 miliona ton przeładowanych towarów porty Gdańsk—Gdynia, Szczecin i Ustka zakończyły trzeci rok pracy. Nie należy przy tym zapominać, że w ciągu roku stracono około 100 dni na skutek zastoju w żegludze podczas poprzedniej zimy.

Porty delty Wisły przeładowały 9,4 milion. ton, Szczecin 727 tys. ton, Ustka zaś, pracująca tylko przez niecałe 7 miesięcy, osiągnęła 163 tys. ton obrotu, co stanowi 80% planu rocznego.

Dalsza analiza obrotów wskazuje na przewagę eksportu, który w porcie szczecińskim stanowił 85%, a w Ustce 100% przeładunków. Zespół Gdynia—Gdańsk przy eksporcie 6.667 tys. ton (w czym 6.382 tys. ton węgla) importował 2.762 tys. ton towarów.

Wzrost globalnej cyfry obrotów zawdzięczać więc należy wzmożonemu eksportowi, w którym dominującą rolę odgrywał wywóz produktów węglowych a następnie cementu, cukru i innych.

Wzrost zdolności przeładunkowych wszystkich portów w ciągu roku jest niewątpliwy. Zespół Gdynia—Gdańsk przeładował prawie 1.150 tys. ton (w lipcu) osiągając 80% przeciętnego miesięcznego przeładunku z r. 1938. Port szczeciński zwiększa swe obroty z miesiąca na miesiąc dzięki intensywnej rekonstrukcji nabrzeży i urządzeń przeładunkowych. Mały port Ustki przekroczył już o 14% swój przeciętny przeładunek przedwojenny!

W portach delty Wisły liczba urządzeń przeładunkowych wzrosła łącznie do 70 sztuk, w tym 5 taśmowców. Wszystkie urządzenia mechaniczne zespołu mają zdolność przeładunkową ponad 2 tysiące ton na godzinę.

Powierzchnia magazynów w obu portach centralnych powiększyła się w ciągu roku ze 167.000 m² do 207.167 m².

Wzrost zdolności przeładunkowej jest również wynikiem naprawienia lub odbudowy nabrzeży, falochronów, pogłębienia basenów, usunięcia wraków i szeregu prac rekonstrukcyjnych, które przyśpieszają obsługę zawijających statków.

Przy tym tempie odbudowy i usprawniania pracy, jakie widać było w roku 1947, według wszelkich danywch w roku bieżącym, porty będą mogły wykonać plan przeładunkowy, który w rozbiciu na poszczególne pozycje przedstawia się następująco (w milionach ton):

Porty	Łącznie	Węgiel	Ruda (z tranzytem)	Inne ład. masowe	Drobnica i inne
Gdańsk	8,3	5,6	1,4	0,6	0,7
Gdynia	7,5	4,8	0,4	0,9	1,4
Szczecin	4,5	2,7	0,9	0,4	0,5
Razem	20,3	13,1	2,7	1,9	2,6
Rok 1949	27,3	18,2	3,6	2,2	3,3

Z powyższego wynika, że port Gdynia—Gdańsk przeładowuje ponad 1.300 tys. ton miesięcznie, a Szczecin około 400 tys. ton, przy czym największe obciążenie stwarzają pozycje eksportu węgla, kierowanego w pierwszym rzędzie na Gdańsk.

Polski przemysł stoczniowy

Obecnie uruchomione są już na polskim wybrzeżu wszystkie większe stocznie morskie w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie z kompleksem Stoczni Gdańskiej na czele.

Ta ostatnia, obejmująca tereny dawnej stoczni Gdańskiej i Stoczni „Schichau" stanowi potężny ośrodek zatrudniający około 3.300 pracowników, wyposażony w osiem nowoczesnych pochylni, kadłubownie, warsztaty mechaniczne, narzędziownie, odlewnie żeliwa, warsztaty budowy kotłów, oddział konstrukcji stalowych i dźwigów, tlenownie, kuźnie, i szereg innych oddziałów.

Stocznia Gdyńska stanowi ośrodek typowo remontowy, obsługujący potrzeby portu gdyńskiego, zatrudniający około 1.700 pracowników.

Nie jest ona wyposażona w pochylnie, lecz ma dużą kadłubownię i oddział mechaniczny, warsztat elektryczny, tlenownie i inne. Obie te stocznie razem rozporządzają 5 dokami pływającymi, z czego 2 największe dają możność dokowania statków do 9.000 ton.

Całość daje dużą przelotność dokowania, która będzie powiększona przez wydobycie 6-go zatopionego jeszcze doku, 2 podnośników oraz 5-go pontonu.

Poza tymi największymi stoczniami jest jeszcze mniejsza Stocznia Nr. 3 w Gdańsku, zatrudniająca około 1.100 pracowników i mająca specjalnie bogato wyposażoną stolarnię i warsztat szkutniczy oraz mechaniczny.

Stocznia ta przystosowana jest do seryjnej budowy mniejszych jednostek stalowych i drewnianych oraz konstrukcji mieszanej.

Wykonuje ona również remonty kapitalne wagonów osobowych i towarowych, wyposażenie statków, remont i budowę jachtów, szalup itp.

Dalej osobne miejsce zajmuje Ośrodek Szczeciński z małą stocznią śródlądową „Gryf" i bardzo zniszczoną stocznią morską „Odra".

Ten bardzo krótki opis obiektów daje tylko obraz szkieletu organizmu, który z działań wojennych, okupacji i nieuniknionej w tych wypadkach dewastacji wyszedł poważnie okaleczony jak większość polskich zakładów innych branż.

Lecz gdy większość polskich zakładów przemysłowych miała czas i możność zająć się zaleczaniem w spokoju swoich ran i przygotowywać się do właściwej sobie produkcji, przemysł stoczniowy jako jedyny poważniejszy ośrodek na wybrzeżu był natychmiast obciążony zadaniami odbudowy portu, urządzeń portowych i innych na terenie Wybrzeża.

A gdy nastąpiło ożywienie pracy w porcie, gdy nieliczny na razie tonaż polski, bądź z rewindykacji, bądź z reparacji zgłosił swoje potrzeby remontowe, stocznie pomimo, że nie były jeszcze same uporządkowane, były jednak zmuszone poświęcić swoje siły, czynne urządzenia i resztki zasobów materiałowych dla wywiązania się z ciążących na nich obowiązków.

Stocznie wykonały do dnia dzisiejszego łącznie remonty na 865 jednostkach krajowych i zagranicznych.

Odnowiono klasę wielu statków, co było szczególnie trudne po okresie wojennych trudów i zaniedbań oraz wykonano kilka wielkich remontów na miarę europejską.

W bieżącym roku przeszły przez polskie stocznie niemal wszystkie statki reparacyjne, które spadły ponad planowane remonty.

Były okresy, kiedy na stoczniach w Gdańsku i Gdyni stało równocześnie po około 40 jednostek na każdej.

Osobne miejsce ma odbudowa 4-ch dalszych pasażerskich statków przybrzeżnych, które w przyszłym sezonie rozpoczną pracę.

Jest to właściwie nowa budowa, gdyż wykorzystuje się puste kadłuby, by zamienić je na szybkie wygodne statki o nowoczesnej sylwetce według planów polskich konstruktorów.

Wszelki plan produkcji stoczni wymaga specjalnego przygotowania kadr fachowych i w tym kierunku poczyniono poważne kroki i powzięto decyzje, które każą spodziewać się pozytywnych i dalekosiężnych skutków.

W ostatnim roku nawiązano stosunki ze stoczniami francuskimi, które dostarczą kompletu rysunków warsztatowych do projektu rudowęglowca 2.500 ton t. dw.

Ponadto jest w stadium omawiania umowa o współpracę na szerokiej płaszczyźnie ze stocznią włoską „Ansaldo". Projektowane jest wspólne biuro kostrukcyjne, które początkowo uplasuje się przy stoczni „Ansaldo" i korzystać będzie z konkretnej pracy konstruktorów włoskich, doświadczeń organizacji i archiwów.

Z polskiej strony pracować będzie zespół, który otrzyma wyszkolenie w okresie rocznym i przeniesiony do kraju stanowić będzie gotową kadrę.

Biuro to odrazu rozpocznie opracowywanie kompletu rysunków warsztatowych do projektów trampa 4.800 t. dw. i motorowca drobnicowego 800 ton t. dw.

Równocześnie zostało ostatnio przeorganizowane Centralne Biuro Konstrukcyjne Okrętowe oraz otworzono Biuro Konstrukcyjne Maszyn i Konstrukcji Stalowych.

Centralne Biuro Konstrukcyjne Okrętowe powiększyło personel i zatrudnia obecnie około 60 osób. Opracowuje ono już warsztatowe rysunki do nowych holowników i kilka nowych projektów ofertowych różnych statków. W dziedzinie wyszkolenia zawodowego Zjednoczenia Stoczni ma już zorganizowane Gimnazjum trzyletnie w Gdańsku, szkołę zawodową w Gdyni oraz kursy spawaczy i traserów na stoczniach.

Możliwości produkcyjne polskich stoczni po doinwestowaniu przekroczą zapewne zapotrzebowanie wewnętrzne i napewno spotkają się z należytą oceną zagraniczną.

Organizacja żeglugi przybrzeżnej

Stan polskiej floty handlowej pełnomorskiej przekroczył już dziś znacznie poziom przedwojenny, osiągając przy 42 jednostkach blisko 200.000 DWT. Żegluga ta rozwija się pomyślnie, a dalsza jej rozbudowa postępuje na ogół planowo.

Zupełnie natomiast inne warunki towarzyszą powstawaniu polskiej żeglugi kabotażowej, dziedziny transportu w Polsce nowej, gdyż nie tworzonej przy wąskim skrawku wybrzeża w granicach przedwojennych. Ówczesne połączenia Gdyni z Helem czy Jastarnią miały charakter jedynie wycieczkowo-spacerowy a nie normalnej żeglugi przybrzeżnej o jakiej się dopiero dziś mówi.

Obecna długość Wybrzeża polskiego oraz liczne porty są powodem, dla którego znaczenie żeglugi kabotażowej nabiera ważności. Jeśli dziś Polska Żegluga Przybrzeżna „Gryf" obsługuje tylko linie zatokowe (Szczecin—Świnoujście, Szczecin—Międzyzdroje i Gdynia—Sopoty—Hel) to jednak w planach przedsiębiorstwa figuruje uruchomienie stałej linii Szczecin—Gdynia—Gdańsk, łączącej porty drogą wodną równoległą do połączenia kolejowego. Przy istniejącej już komunikacji wodnej (statkami Żeglugi Państwowej) do Elbląga otrzymamy połączenia przez całą długość Wybrzeża.

Linia Gdańsk—Szczecin będzie przede wszystkim linią pasażerską, ładunki bowiem towarowe w zasadzie przybierają kierunek do wewnątrz kraju lub do portów, a wymiana towarowa między obu portami jest znikoma. Będzie ona zresztą mogła wchodzić również w grę, zwłaszcza po zainstalowaniu w Świnoujściu bazy rybołówstwa dalekomorskiego lub dla innych gałęzi przemysłu w dalszym stadium odbudowy gospodarczej Wybrzeża.

Tymczasem „Gryf" obsłuży ruch turystyczny na większą skalę. Przedsiębiorstwo to dąży do zapewnienia publiczności, chętnie korzystającej z komunikacji wodnej, funkcjonowania komfortowych statków dla bliższych i dalszych wycieczek. Remonty i przebudowy statków pasażerskich przybrzeżnych wykonują na zlecenie Gryfu, Zjednoczone Stocznie, wywiązujące się ze swych zadań zadawalająco.

Z niemieckiego ścigacza powstaje szybki luksusowy statek „Julia". Niemiecki motorowiec „Preussen", zatopiony podczas działań wojennych i zniszczony w 80%, na stoczni N. 3 przekształcił się w „Dianę", wyposażoną — jak twierdzą stoczniowcy — z niemniejszym komfortem niż na tej samej stoczni remontowany „Sobieski". Plany przebudowy, opracowane przez Biuro Konstrukcyjne ZSP przewiduje m. in. budowę 2 salonów, baru, kilku luksusowych kabin, pomieszczeń dla orkiestry oraz pokładów spacerowych.

Jednocześnie Stocznia Gdańska przebudowuje dalsze trzy statki s/s „Panna Wodna", s/s „Wanda" i m/s „Grażyna".

Pierwszy z nich budowany przez Niemców i niedokończony, był również zatopiony podczas działań wojennych. Niedawno został wydobyty z basenu portu gdyńskiego przez 100-tonowy dźwig Stoczni Nr. 1 „Panna Wodna", jest dużym statkiem długości 63 m., szerokości 8,5 m., zaopatrzonym w dwie maszyny

parowe o łącznej mocy 1.800 KM., które pozwalają na rozwinięcie szybkości 15 węzłów czyli około 35 km/godz. Obecny plan statku przewiduje ponad 400 miejsc pasażerskich.

W lecie 1948 r. zakończony zostanie remont niewiele mniejszego statku „Wanda", wybudowanego w roku 1928 w angielskiej stoczni Jerrow Palmers dla „Żeglugi Polskiej" jako statek pasażerski. Generalnego remontu i przebudowy wymaga również motorowiec „Grażyna", otrzymany w ramach odszkodowań wojennych.

Stosunkowo najwięcej pracy i czasu Stocznie będą musiały poświęcić dużemu statkowi (100 m. długości), który był niegdyś yachtem prywatnym Kaisera Wilhelma, a teraz pod nazwą „Beniowski" rozpocznie pracę dla Gryfu. Ostatnio Niemcy używali tego statku jako stawiacza min, jednak po gruntownym remoncie i zbudowaniu odpowiednich pomieszczeń będzie to wspaniały statek pasażerski.

Niektóre z remontowanych statków rozpoczną pracę już w nadchodzącym sezonie.

Plany rybołówstwa

Pierwszy okres minionego dwulecia charakteryzował się pomyślną koniukturą dla rybołówstwa. Wprawdzie tobor rybacki, urządzenia portowo-rybackie, zakłady przemysłu przetwórczego oraz aparat handlowy wyszedł z okresu wojennego bardzo zniszczony, jednakże na rynku zaistniał duży popyt na ryby, tak, że każda ilość dostarczona z połowów znajdowała zaraz zbyt. Moment ten przyczynił się do szybkiego uruchomienia taboru rybackiego. Rybacy starzy oraz nowi osadnicy wydobywali zatopione jednostki z wody, remontowali je na stoczniach lub systemem gospodarczym i wyjeżdżali na połowy. Powracający z Niemiec repatrianci donosilį władzom o kutrach zabranych przez okupanta wskazując ich miejsca pobytu, co ułatwiło misjom rewindykacyjnym pracę. Spora ilość — 43 kutrów została rewindykowana, 15 kutrów dostarczyła! UNRRA. Dzięki temu tabor czynny szybko się powiększał.

Zamówiono też oprócz urządzeń dla chłodni rybnych na Wybrzeżu urządzenia dla transportu chłodniczego (semitrajlery i wagony chłodzone), urządzenia dla sklepów (kontenery) oraz dla małych chłodni na zapleczu. Coprawda dostawy wskutek zamarznięcia portów w zimie 1947 r. opóźniły się i cenny sprzęt nie mógł być użyty w całości w okresie minionego lata.

Na przełomie roku 1946—1947 przystąpiono do zorganizowania aparatu handlu rybnego. Tabor kutrowy rozwijał się szybko dalej, do kutrów remontowanych dochodzić zaczęły powoli nowobudowane. Na razie ilość nowych dla braku motorów wzrastała powoli lecz stale.

W lecie r. 1947 tabor kutrowy osiągnął cyfrę 150 czynnych jednostek, połowy były niezmiernie obfite i wzrastały z miesiąca na miesiąc osiągając łącznie z dalekomorskimi w maju rekordową ilość 5 tysięcy ton.

Rozwój ilościowy flotylli kutrowej w ciągu dwóch lat osiągnął poziom bardzo wysoki, tak, że można bez uszczerbku dla planowanego wyniku połowów w latach następnych przejść już do budowy jednostek specjalnych.

Obecnie jest zarejestrowanych		224 kutrów
oraz w budowie		83 kutrów
	Razem	307 kutrów

Ilość bardzo poważna **niemal o 100 proc. wyższa od składu polskiej flotylli w roku 1939.**

Część kutrów znajduje się w remoncie, a część wymaga remontu. Pomimo tego przewiduje się, że w roku 1948 kutry te zapewnią 43 tysiące ton ryb z połowów bałtyckich.

Przewidywana na rok 1948 ilość czynnych trawlerów powinna dostarczyć około 18 tysięcy ton ryb z połowów dalekomorskich. Razem połowy morskie w tym roku powinny dostarczyć 61 tysięcy ton ryb.

Wyniki dotychczasowe połowów:

w r. 1946	23.350 ton
w r. 1947 (za 3 kwart.)	29.150 ton
do końca roku 1947 około	39.000 ton

W zakresie taboru dalekomorskiego opracowano plan budowy w kraju nowoczesnego trawlera 55 m długości; jego budowa wchodzi obecnie w stadium realizacji.

Inicjatywa prywatna na Wybrzeżu

W polskich ośrodkach nadmorskich pracuje z górą 600 prywatnych przedsiębiorstw przemysłowych, które odbudowały się i dokonały niezbędnych inwestycji własnym sumptem.

Dla całkowitego zobrazowania planowej działalności przemysłu prywatnego na Wybrzeżu podajemy cyfrowe dane planowej produkcji na rok 1948, zaznaczając, że liczby te dotyczą tylko części Wybrzeża t. j. województwa gdańskiego.

414 przedsiębiorstw przemysłowych, bez przedsiębiorstw budowlanych i przedsiębiorstw połowów morskich, ustaliło swój plan produkcyjny na r. 1948 w wysokości 5.314.000.000 zł. Plan zatrudnienia na rok 1948 przewiduje 4.127 robotników, czyli zwiększenie o 700 robotników w stosunku do stanu zatrudnienia z roku 1947.

Szczegółowe zestawienie planu produkcji na rok 1948 przedstawia się następująco:

Branża przemysłu	Ilość przedsięb.	Plan produkcji na 1948 rok zł	Plan zatrudnienia	
			1948	obecnie
Chemiczny	52	1.000.000.000	325	325
Drzewny	45	260.000.000	520	410
Papierniczy	12	40.000.000	75	70
Mat. elektrotechn.	34	1.500.000.000	610	570
Mat. budowlanych	16	135.000.000	110	95
Przetw. zbożowego	107	105.000.000	338	304
Spożywczy	136	2.100.000.000	1.943	1.692
Konfekcyjny	2	50.000.000	49	47
Galanteryjny	3	3.000.000	4	4
Włókienniczy	2	8.000.000	9	9
Skórzany	1	51.000.000	57	30
Różne	4	62.000.000	87	85
Razem	414	5.314.000.000	4.127	3.641

Poza tym sektor prywatny opracowuje obecnie projekty wprowadzenia nowych działów produkcji, a mianowicie: wykorzystania odpadków przemysłu rybnego, głównie wątroby dorsza dla produkcji tranu, uruchomienie wytapialni tłuszczów, wytwórni farb, lakierów, rozpuszczalników, materiałów impregnacyjnych dla lin ' żagli oraz terpentyniarnię.

W dziedzinie produkcji spożywczej uruchomiona zostanie jedna bekoniarnia głównie na eksport, zwiększone również i rozbudowane będą przetwórnie surowca rybnego.

Dalszym zagadnieniem, do którego zrealizowania będzie sektor prywatny dążył w roku 1948, to powiązanie w możliwie najszerszych rozmiarach produkcji prywatnej — w charakterze przemysłu pomocniczego — z dużym przemysłem państwowym. Przytaczamy tu przykład współpracy prywatnego przemysłu z Państwowym Przemysłem Stoczniowym. Nie będzie to napewno jedyna możliwość powiązania produkcji prywatnej z państwową. Zagadnienie to poza odcinkowym załatwieniem będzie w roku 1948 dokładnie zbadane i przygotowane do skierowania na realne tory.

W toku są starania nad ożywieniem regionalnego przemysłu ludowego, a mianowicie ludowego przemysłu kaszubskiego w zakresie sztuki ludowej i przemysłu chałupniczego.

Plan eksportowo-importowy sektora prywatnego woj. gdańskiego na rok 1948 obejmuje po stronie eksportu około 3.800.000 $, a po stronie importu około 4.500.000 $. W szczególności plan przewiduje po stronie eksportu wymienienie wytworów pochodzenia roślinnego za 1.200.000 $ (jęczmień, groch, fasola, ziemniaki, cebula i inne warzywa świeże, słód, jagody, świeże, grzyby suszone, rośliny lecznicze oraz wiklina okorowana i obręcze wiklinowe), eksport ryb morskich i słodkowodnych (sandaczy, leszczy, węgorzy oraz łososia i dorszy), zwierzyny dzikiej bitej, drobiu bitego, szynek, boczków i jaj za 1.500.000 $.

Następną grupę po stronie eksportu stanowią przetwory spożywcze (warzywne i mięsne, konserwy mięsne, konserwy rybne) na sumę około 340.000 $. Przewiduje się dalej wyeksportowanie różnych wytworów, jak komplety beczkowe i skrzynkowe, meble, wyroby ceramiczne, fajansowe i szklane oraz wyroby przemysłu ludowego na ogólną sumę 135.000 $. Ostanią wreszcie pozycję eksportu stanowią dostawy na statki, które według planu mają dać około 620.000 $.

Po stronie importu przewidywany jest import wytworów pochodzenia roślinnega na sumę około 1.080.000 $ (owoce świeże i suszone), używki (korzenie, kawę, herbatę i kakao), nasiona (traw, warzyw, kwiatów), ziemniaki do reprodukcji i nasiona oleiste. Dalszą grupę stanowi import śledzi świeżych i solonych oraz szprotów na ogólną kwotę 1.400.000 $, jelit surowych i sztucznych za ca 15.000 $. Grupa wytworów pochodzenia mineralnego obejmuje import talku i wosku ziemnego za ca 12.000 $ oraz wosków, tłuszczów, olejów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego na kwotę około 286.000 $.

Dalsze pozycje importowe obejmują przetwory spożywcze, wina, przetwory chemiczne oraz farmaceutyczne, import skór, surowce włókiennicze, kauczuk i wytwory na ogólną kwotę 959.000 $. Dalej plan przewiduje import korka i odpadków z kory oraz wytworów papierowych za łączną kwotę 20.800 $. Plan importowy obejmuje również przywóz aparatów, narzędzi oraz części na ogólną sumę około 194.500 $.

Udział handlu i przemycłu w wyżej naszkicowanym planie eksportowo-importowym wspomnianego okręgu na rok 1948 przedstawia się następująco: po stronie eksportu udział handlu wynosi około 2.800.000 $, udział przemysłu około 1.000.000 $, po stronie importu analogiczne cyfry wynoszą: 2.500.000 $ i 1.500.000 $.

Nie można także pominąć aktywności inicjatywy prywatnej w zakresie ruchu budowlanego. W roku 1948 wykończone zostaną dwa gmachy, jeden w Gdyni — gmach Izby Przemysłowo-Handlowej, drugi — gmach kupiectwa we Wrzeszczu. Gmachy te obejmują każdy ponad 15.000 m sześć. a koszt każdego

z nich waha się w granicach 60 milionów złotych. Odbudowa prywatna zniszczonych budynków na terenie Gdyni, Gdańska i Wrzeszcza przybiera także bardzo poważne rozmiary.

Na odcinku pracy portowej działalność sektora prywatnego w obsłudze przeładunków portowych też odgrywa znaczną rolę. W dziedzinie tranzytu, sektor prywatny jest dominujący i czyni zabiegi, aby udział tranzytu na polskie porty morskie jeszcze bardziej rozwinąć. Procentowy udział w obsłudze tranzytu przedstawia się w obecnym roku następująco:

sektor państwowy	1,3%
sektor spółdzielczy	0,3%
sektor prywatny	98,4%

Ogólna wysokość przeładunków tranzytowych natomiast wynosiła w roku 1946 a 219.500 ton, a za 9 miesięcy 1947 r. — 522.500 ton.

742 48—K-